

УДК 94(470)«1941–1945»:(092)
+339:377(470.54-22)

О. М. Колпакова,
Е. О. Устюжанинова

ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МУЗЕЙНОЙ КОЛЛЕКЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ БИОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

На основе документов, хранящихся в архиве Екатеринбургского торгово-экономического техникума, а также информации, доступной на сайте ЦАМО, и опубликованных источников реконструируется биография военного летчика Константина Шакурского. Рассматриваются перспективы дальнейшего биографического исследования и сохранения памяти об участнике Великой Отечественной войны, чья семейная история оказалась неразрывно связанной с историей учебного заведения.

Ключевые слова: военные летчики, Великая Отечественная война, биографика, личные документы, архивы организаций.

O. Kolpakova, E. Ustyuzhaninova

THE POSSIBILITY OF USAGE THE MUSEUM COLLECTION OF THE EDUCATIONAL INSTITUTION FOR RESEARCHES

The author presents the reconstruct biography of military pilot Shakursky Konstantin. It's based on the documents from the archive of Yekaterinburg trade and economic college. There is represented the perspectives of the further biographic study and the possibility to save the memory about the participant of the Great Patriotic war, whose family history has proved closely linked with the history of the educational institution.

Key words: military pilots, the Great Patriotic war, biography studies, identification papers, archives of organizations.

Время имеет свойство стирать лица, события, память. Цель историков – сохранить все то, что представляет наибольшую ценность. И нередко приходится буквально по крупичам и косвенным данным реконструировать то, что не сохранили предыдущие поколения.

Все началось с того, что, прибираясь в порядком заброшенном музее Екатеринбургского торгово-экономического техникума, мы обнаружили фотографии летчика Константина Шакурского и копию статьи о нем. А дальше... Чем больше мы углублялись в его биографию и семейную историю, тем больше обнаруживалось интересных фактов, которых не было ни в воспоминаниях, ни в статьях.

Но начнем все по порядку. Константин родился в с. Норовка Нижнеломовского района Пензенской области в 1920 г. Его родители, Николай Дмитриевич и Анастасия Александровна, вступили в брак, будучи совсем молодыми: Николай Шакурский уже в 14 лет стал главой семьи. По всей видимости, брак был счастливым. Об этом свидетельствуют и фотографии из семейного архива Шакурских, и воспоминания их родственников, да и сама долгая совместная жизнь.

В девятилетнем возрасте Костя вместе со своей семьей переехал в Свердловск, но какие обстоятельства заставили Шакурских покинуть Норовку, нам не известно. Важно, что с 1930-х гг. жизнь этой семьи оказалась тесно связанной со Свердловским техникумом советской торговли (сейчас – Екатеринбургский торгово-экономический техникум). Николай Дмитриевич работал в нем электриком с 1933 г. Анастасия Александровна до войны была домохозяйкой, но в 1941 г. стала санитаркой госпиталя 1709, который располагался в здании техникума, а в послевоенное время – комендантом техникума. Во многом благодаря этим обстоятельствам мы теперь располагаем документами, по которым можно восстановить историю семьи Шакурских.

Детские годы Кости Шакурского удивительно точно соответствуют той атмосфере, которая сложилась в советском обществе 1930-х гг. Биографии многих летчиков, чьи школьные годы пришлись на это время, имеют общую направленность от увлечения авиамоделированием до обучения в аэроклубе. Именно так началась и «крылатая» биография Константина Шакурского. Как вспоминает его мать Анастасия Александровна, «с восьми лет увлекался он моделями самолетов. Придет, бывало, с товарищами из школы, выполнит уроки и опять всей гурьбой садятся за изготовление своих белокрылых птиц. Быть может, так и родилась у него мечта стать летчиком» [Соловьева].

Эта мечта о небе сбылась, когда, будучи подростком, Константин начал заниматься в аэроклубе Свердловского ДОСААФ. Уже в эти

годы проявились те черты характера, без которых была бы немислима его военная биография: стремление делать все на пределе возможностей, отчаянность, отсутствие страха перед небом и непредсказуемостью судьбы летчика. В одной из статей о Шакурском приводятся слова его матери: «Говорила ему: не иди в летчики. А Костя улыбался: и на печке, мама, тоже можно умереть» [Долгих]. Сохранились воспоминания о том, что на тренировочных полетах в аэроклубе он крутил настолько лихие петли, что даже обычно спокойный полковник выходил из равновесия, но по окончании полета готов был все простить за смелость и любовь к небу.

После окончания аэроклуба Константин был направлен для дальнейшего обучения в летное училище в Перми. К сожалению, нам пока не удалось установить, в какое именно училище он поступил (предположительно Военно-морское авиационно-техническое училище им. В. М. Молотова) и окончил ли он его.

Очевидно, именно во время обучения в училище случился эпизод, повлиявший на дальнейшую жизнь Шакурского. Во время одного из полетов потоком ветра сорвало очки, воздушная волна ударила в лицо, и с тех пор у Константина были проблемы с глазами. Летать, как он мечтал, на истребителе было невозможно – его уделом оставался бомбардировщик или штурмовик.

Военная биография Константина Шакурского началась с Советско-финской войны, куда он отправился добровольцем в 1940 г., оставив отцу короткую записку: «Твой сын ушел родину защищать». Вернувшись с войны, он стал работать инструктором в родном аэроклубе, обучая своих подопечных летать на У-2.

22 июня 1941 г. навсегда изменилась жизнь семьи Шакурских. Через несколько дней после начала войны ушел на фронт Николай Дмитриевич. Он прошел всю войну, был дважды ранен, воюя под Ленинградом, но все же вернулся домой.

Константин был призван на фронт только в ноябре 1941 г. Как вспоминала его мать Анастасия Александровна, «Костя тоже всюду бегал, просил, чтоб отправили. Да его не отпускали. Инструктором он, видать, неплохим был. Вот и держали в аэроклубе, чтобы других готовил. Но поздней осенью того же сорок первого и его провожать пошла» [Сидоров].

В боевых действиях Константин Шакурский стал участвовать с 25 декабря 1941 г. Он воевал на Западном фронте в составе 698 ночного

легкобомбардировочного авиаполка, который в составе 50 армии ВВС принимал участие в битве за Москву. Полк был сформирован на Урале к декабрю 1941 г. Пилоты, в большинстве своем выпускники или инструкторы аэроклубов из Свердловска, Серова и Нижнего Тагила, прошли подготовку по бомбометанию в ночных условиях на свердловском аэродроме «Арамилъ». Здесь же собственными силами в полевых условиях учебные самолеты У-2 были переоборудованы в легкие бомбардировщики.

С декабря 1941 по апрель 1942 г. старшина Константин Шакурский совершил 220 боевых вылетов, из них 115 – ночью. Его боевой машиной в эти месяцы оставался У-2. Именно на нем Шакурский выполнял свои основные боевые задания: бомбардировку опорных пунктов противника, уничтожение автоколонн с военным грузом, установление связи с Первым гвардейским кавалерийским корпусом, получение разведданных.

В наградном листе о представлении Константина Шакурского к его первой награде – ордену Красной Звезды (приказ о награждении вышел 31.05.1942) – содержится не только перечень его боевых заслуг, но и достаточно красноречивая характеристика: «Летая на выполнение боевого задания, тов. Шакурский проявил себя как смелый, инициативный летчик, несмотря на все трудности, встречающие в боевом полете: плохие метеоусловия, заградительный огонь зенитной батареи противника. Тов. Шакурский всегда умело уходил от огня или подавлял зенитные точки противника своим пулеметом... Обладая исключительной выносливостью, тов. Шакурский работает с большим увлечением, не считаясь ни с усталостью, ни с временем» [ЦАМО, ф. 33, оп. 682524, д. 317, л. 381].

В апреле 1942 г. 698 авиаполк расформировали и Константин Шакурский был отправлен вместе с остальным летно-техническим составом в тыл на переобучение – осваивать штурмовик Ил-2.

К сожалению, нам ничего не известно о том, что происходило с Константином Шакурским с апреля 1942 по апрель 1943 г. Его военную биографию на данный момент можно восстановить в основном лишь по наградным листам. Только один факт удалось установить предельно точно: до ноября 1942 г. Шакурский воевал на Западном фронте, с 1 апреля 1943 г. местом его службы становится 237 штурмовой авиаполк. С марта 1943 г. (и вплоть до конца войны) 237 шап действовал в составе 305 штурмовой авиационной дивизии 17 воздушной армии на Юго-Западном (впоследствии – на Украинском) фронте.

Вплоть до июля 1943 г. Шакурский не принимал участия в боевых вылетах на Ил-2, но совершал вылеты на разведку. «Боевое крещение» Шакурского на Ил-2 пришлось на первые дни Курской стратегической оборонительной операции. 5, 6, 7 июля – всего три дня в военной биографии лейтенанта Шакурского. Но эти три дня стоили целой жизни, настолько тяжелыми и страшными оказались они для героя нашей статьи.

Утром 5 июля группа из 16 штурмовиков должна была нанести удар по аэродрому «Основа», находившемуся в 6 км от Харькова. Согласно данным разведки, на аэродроме базировались около 150 самолетов противника, защищенных от нападения шестью батареями зенитной артиллерии и круглосуточно дежурившими истребителями. Экипажи Ил-2 должны были выполнить боевую задачу под прикрытием истребителей Ла-5, целью которых было блокировать аэродром, не давая возможности взлететь самолетам противника.

Ил-2 должны были вылететь двумя группами по восемь самолетов в каждой. Руководителем первой группы назначили командира эскадрильи Г. Я. Цыганкова, его заместителем – Константина Шакурского.

Операция началась в строгом соответствии с планом, но, подлетая к линии фронта, летчики заметили в воздухе несколько групп немецких истребителей, поэтому атаковать аэродром «Основа» внезапно не удалось. Немецкие зенитные батареи и истребители открыли огонь первыми, вынуждая Ла-5 вступить в бой. В связи с этим обе группы штурмовиков были вынуждены идти на аэродром без прикрытия.

Бой оказался по-настоящему трагическим. Большинство Ил-2 были сбиты в районе цели или на подходе к ней. Многие летчики и стрелки погибли, некоторые оказались тяжело ранеными или попали в плен. На «Основу» сумели выйти только пять Ил-2, которые стали бомбить цель с высоты 600 м. Среди них был и самолет лейтенанта Шакурского. В наградном листе так описано его участие в бомбардировке аэродрома: «Умело маневрируя от огня ЗА, отбиваясь и атакуя истребителей противника, прорвался к цели и атаковал ее. На аэродроме зажег 2 самолета и в воздушном бою сбил один МЕ-109» [ЦАМО, ф. 33, оп. 686044, д. 650, л. 106].

Подобное завершение операции оказалось неожиданным. Летчик А. С. Пелипец вспоминает: «На аэродроме “Покровское” все ожидали возвращения из боевого задания групп Цыганкова и Карбинского.

Но, несмотря на то, что расчетное время полета было на исходе, самолеты на горизонте не появлялись. Все забеспокоились за судьбы летчиков и стрелков. И вдруг на бреющем полете над аэродромом прошел один Ил-2. Это был самолет Шакурского Константина. Он зарулил на место. Все смотрели на самолет как на какое-то диво: обшивка вздулась, местами оторвана, пробоин не сосчитать» [Пелипец].

Самолет Шакурского был единственным из шестнадцати Ил-2, вернувшихся с боевого задания. По воспоминаниям очевидцев, посадив машину, лейтенант Шакурский долго плакал в кабине, а воздушный стрелок, сержант Черняк, от перенапряжения никак не мог освободиться от парашюта.

Нам неизвестно, летали ли Константин Шакурский и Донат Черняк ранее в составе одного боевого экипажа, но их судьбы оказались тесно связанными. Они были земляками. Их матери всю войну работали в одном эвакуогоспитале. И погибли два летчика тоже вместе.

Не менее тяжелым оказался для Шакурского вылет 7 июля 1943 г. Так описывается этот день в наградном листе: «Выполняя боевое задание по разрушению переправы в районе Соломино, по уничтожению войска противника у переправы, проявил подлинный героизм и отвагу: задание выполнил отлично. Группа, в составе которой участвовал тов. Шакурский, уничтожила переправу. Сам лично уничтожил один танк, уничтожил и рассеял до взвода пехоты противника. После атаки цели был атакован 4-мя самолетами ФВ-190 – смело вступил с ними в бой и сбил один самолет ФВ-190. В бою, на вираже, воздушный стрелок Ряднов сбил еще один ФВ-190. В воздушном бою его самолет также был подбит, и сам он ранен осколком разорвавшегося в кабине снаряда. Теряя сознание, перетянул линию фронта и произвел посадку на своей территории» [ЦАМО, ф. 33, оп. 686044, д. 650, л. 106].

Поскольку машина лейтенанта Шакурского не вернулась на аэродром, он был объявлен пропавшим без вести. Но тогда, в июле 1943 г., судьба его сложилась удачно: получив тяжелое осколочное ранение головы, лица, рук и ног, Константин был отправлен на лечение в один из госпиталей Казахстана. 3 октября 1943 г. он уже вернулся в родную часть.

За проявленное мужество летчик Шакурский 21 октября 1943 г. был награжден орденом Отечественной войны II степени приказом № 044 по 17 воздушной армии. Согласно данным наградного листа, к этому времени он уже занимал должность заместителя командира эскадрильи

и являлся штурманом 237-й шап. К январю 1944 г. Шакурский получает звание капитана и становится командиром эскадрильи.

За этими скупыми фактами военной биографии – судьба почти что мальчишки, повзрослевшего на войне и прошедшего путь от инструктора аэроклуба до комэска. И в свои 24 года Константин Шакурский был не просто летчиком: для многих он стал тем, на кого можно и нужно равняться. Об этом говорят статьи в «боевых листках»: «В одну из ночей сделано рекордное число боевых вылетов за все время нашей боевой работы. Летчики тт. Мудров, Кретов, Шакурский, Поносов при большой продолжительности маршрута делают по пять боевых вылетов за ночь» [Сидоров]. И далее: «В следующем выпуске “боевого листка” передается опыт лучших летчиков – Кретова, Шакурского, Кулешова» [Там же].

И в воспоминаниях сослуживцев капитан Шакурский не просто боевой товарищ и всеобщий любимец, но и образец того, каким должен быть настоящий летчик. Петр Евдокимович Кисленко писал: «Он летал лучше меня, грамотнее, он летал намного лучше многих из нас» [Архив Екатеринбургского торгово-экономического техникума]. Герой Советского Союза Николай Алексеевич Соболев, который воевал вместе с Шакурским во время Курской операции, а впоследствии стал свидетелем его гибели, так отзывался о своем боевом товарище: «Почти над Никополем погиб наш лучший боевой командир авиаэскадрильи, который для нас был образцом везде и повсюду. Над полем боя он был всегда бесстрашен. Стрелял метко. Бомбил без промаха» [Там же].

В памяти тех, кто его знал, капитан Шакурский остался человеком, который всегда и во всем стремился быть лучшим – не из тщеславия, а потому что иначе нельзя. Нельзя воевать вполсилы, нельзя уставать, нельзя щадить свою жизнь. Без этих «нельзя» была бы возможной Победа? Для многих из тех, кто погиб или выжил на той страшной войне, ответ на этот вопрос был однозначен... Гибель капитана Шакурского только подтверждает этот тезис.

В начале 1944 г. 237-й шап принимал участие в Апостолово-Никопольской операции (30 января – 16 февраля), целью которой была ликвидация плацдарма немецкой армии на левом берегу Днепра. Перед авиацией была поставлена задача не допустить организованного отступления немецких войск.

2 февраля, в самом начале операции, отправились в свой последний боевой вылет капитан Константин Шакурский и сержант Донат Черняк.

Сохранилось немало источников, в которых рассказывается о подвиге экипажа. Один из них – письмо заместителя командира по политчасти гвардии майора Сундушникова, датированное 24 мая 1944 г. и полученное Анастасией Александровной в ответ на запрос о судьбе своего сына: «2 февраля 1944 года, при налете на ж. д. станцию в районе города Никополя по уничтожению ж. д. эшелонов противника, его самолет загорелся от прямого попадания снарядов зенитной артиллерии. Выпрыгивать с парашютом было поздно, и отважный сын Родины повторил подвиг Николая Гастелло. Капитан Шакурский направил горящий самолет на эшелон противника и врезался в него. Он дорого отдал свою молодую жизнь. Взрыв его самолета смешался с огромным взрывом вражеского эшелона» [Архив Екатеринбургского торгово-экономического техникума].

Но сообщение Сундушникова не позволяет восстановить всю картину героической гибели Шакурского и Черняка, не дает оно и ответа на вопрос, почему опытный летчик, не раз избегавший шквального огня зениток, возвращавший получивший пробоины самолет на аэродром, все же погиб в этом бою.

Углубляемся в другие источники, и многое начинает проясняться. В книге Н. Скоморохова «17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены» есть такое воспоминание: «В тот день была низкая облачность, туман, но командир уверенно вывел штурмовик на цель. Зенитки открыли яростный огонь. Машина Шакурского загорелась» [17-я воздушная...]. Получается, что Шакурскому и Черняку приходилось бомбить цель фактически вслепую в тумане, на небольшой высоте (около 500 м), что было не просто рискованно...

Командир истребительной авиационной дивизии, Герой Советского Союза Борис Александрович Смирнов, принимавший участие в Апостолю-Никопольской операции, в своей книге «Небо моей молодости» попытался ответить на вопрос о том, почему Шакурский и летчик-штурмовик В. Г. Яцын, тоже совершивший «огненный таран», не покинули подбитый самолет: «У многих пилотов возникал тогда вопрос: почему Шакурский и Яцын не воспользовались парашютом, когда их самолеты загорелись? На этот вопрос никто не смог бы дать точного ответа. Предполагали всякое: недостаток высоты, чтобы воспользоваться парашютом, возможность оказаться во вражеском плену. Летчики нашей дивизии были свидетелями этих огненных таранов. Прикрывая штур-

мовики, они видели горящие, но еще управляемые машины, на которых Шакурский и Яцын выбирали цели для последних атак. Никто не хотел отдавать свою жизнь легко и просто» [Смирнов].

Последняя фраза – ключ к пониманию того, насколько осознанным был выбор пилотов в этой критической ситуации. Вероятно, они могли принять решение вернуться на аэродром, но не позволили себе отступить, не выполнив задания. По воспоминаниям летевших вместе с Шакурским на боевое задание летчиков, уже подбитый самолет командира эскадрильи не только атаковал железнодорожный мост, разрушив его, но и стал нагонять вырвавшийся со станции товарный эшелон с боеприпасами. Эту цель нельзя было упустить...

Вылетевшие на задание вместе с капитаном Шакурским летчики стали очевидцами тарана, они вспоминают, что последними словами Константина были «Прощайте! За Родину!». Но они не могли видеть, как на самом деле погиб командир эскадрильи. После столкновения с эшеленом его самолет рухнул примерно в 200 м от моста. Сержанта Доната Черняка позже нашли сгоревшим под самолетом. А свидетелями последних минут жизни Константина Шакурского стали местные мальчишки. Один из них, Федор Кодий, впоследствии вспоминал: «При ударе о землю капитана Шакурского выбросило из самолета. Без обеих ног (ноги сгорели) и без одной руки, умирающий, но гордый крикнул гитлеровцам: “За нас отомстят завтра же...”. Ударом кинжала фашисты оборвали прекрасную жизнь этого героя-летчика» [Архив Екатеринбургского торгово-экономического техникума].

4 февраля 1944 г. к Михайло-Заводскому подошли советские войска. В этот же день Шакурского и Черняка похоронили на шинелях в могилу, где они пролежали 12 лет. Только в 1956 г. они были перезахоронены в братской могиле. Интересно, что памятник погибшим солдатам был установлен по инициативе учительницы истории 10 Никопольской школы Ольги Григорьевны Шеремет и красных следопытов. Согласно воспоминаниям двоюродной сестры Шакурского, его мать, Анастасия Александровна, вместе с матерью Доната Черняка, Евгенией Григорьевной, лишь однажды смогла навестить могилу, где был похоронен ее сын.

Семья Константина не замкнулась в своем горе. Анастасия Александровна и Николай Дмитриевич радушно принимали у себя «Красных следопытов» из школы № 86 – школьников, собиравших

материалы о подвиге Константина. Анастасия Александровна посещала классные часы, рассказывала о сыне. Ей хотелось, чтобы память о нем жила, чтобы подвиг его не был забыт.

Но уже в те годы в статьях, передачах на радио и телевидении, посвященных капитану Шакурскому, в воспоминаниях о нем сквозит чувство несправедливости по отношению к этому человеку, недооцененности его подвига. В архиве музея торгово-экономического техникума хранятся два письма. Одно написано от имени учащихся школы № 86, где учился Костя Шакурский, другое – от имени ветеранов электродепо г. Никополя. И то, и другое – с просьбой присвоить капитану Шакурскому и сержанту Черняку звание Героев Советского Союза.

Очень трогательно звучат в письмах слова, которые поясняют мотивы ходатайства. В ходатайстве комитета ветеранов Отечественной войны электродепо г. Никополя есть такие строки: «Мы сами все участники Отечественной войны, не один раз стояли мы перед лицом смерти, но мы все уважаем и ценим этот подвиг, эту геройскую смерть» [Архив Екатеринбургского торгово-экономического техникума].

Чуть сбивчивое, эмоциональное ходатайство учащихся 7 «Б» класса школы № 86 г. Свердловска о присвоении К. Шакурскому звания «Герой Советского Союза» тоже пронизано заинтересованностью судьбой погибших летчиков. Они смогли восстановить события далеких от них дней, завязать переписку с однополчанами К. Шакурского и Д. Черняка и школьниками г. Никополя. В завершение письма ребята пишут: «Мы все хотим стать такими же волевыми, смелыми, воспитать в себе такой же железный характер... Мы восхищаемся подвигом Константина Шакурского и Доната Черняка. Мы очень хотим, чтобы Шакурскому и Д. Черняку присвоили звания Героев Советского Союза» [Архив Екатеринбургского торгово-экономического техникума].

К сожалению, мы не знаем, дошли ли эти письма до нужного адресата, но в списках Героев Советского Союза ни Шакурский, ни Черняк не значатся...

Драматизм посмертной истории Шакурского не только в его недооцененности, но и в изменчивости и недолговечности исторической памяти. В 1980–90-е, а затем и 2000-е гг. память о Константине Шакурском словно бы сжалась до небольшой папки в музее техникума и до редких, скудных сведений в Интернете. Ушли отец и мать, единствен-

ные хранители памяти о своем сыне. Сменилось поколение сотрудников техникума, знавших историю семьи Шакурских.

Упоминание о летчике есть в Книге памяти Пензенской области, но ее составителям вряд ли известна история гибели капитана Шакурского: в графе «причина смерти» указано «пропал без вести». Но еще больше нас удивила Книга памяти Свердловской области: в ней имя капитана Шакурского и вовсе не значится, хотя есть сведения о погибшем вместе с ним Донате Черняке.

Конечно, для восстановления всей биографии Константина Шакурского предстоит еще много работы.

17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены : воен.-ист. очерк о боевом пути 17-й воздуш. армии в годы Великой Отеч. войны / [Н. М. Скоморохов, Н. Н. Бурляй, В. М. Гучок и др.]. Москва : Воениздат, 1977. 261 с. URL: http://modernlib.ru/books/skomorohov_n/17ya_vozdushnaya_armiya_v_boyah_ot_stalingrada_do_veni/read/ (дата обращения: 23.07.2017).

Долгих А. Огненный таран // Красный боец. 1974. 9 июня.

Пелипец А. С. Аэродром «Основа» под Харьковом. URL: http://donguluk2010.ucoz.ru/publ/a_s_pelipeц_i_ego_potomki/aehrodrom_osnova_pod_kharkovom/11-1-0-208 (дата обращения: 01.09.2016).

Сидоров Б. Первый с правого фланга // Уральский рабочий. 1965. 24 дек.

Смирнов Б. А. Небо моей молодости. Москва : Воениздат, 1990. 318 с. URL: http://modernlib.ru/books/smirnov_boris/nebo_moeу_molodosti/read/ (дата обращения: 23.07.2017).

Соловьева В. Свердловский Гастелло // На смену!. 1965. 24 нояб.